



SPECIFIC SUSTAINABILITY POLICY

Transport

Wat verstaan wij tot 'transport'?

Tot deze sector rekenen wij alle bedrijven die zich bezighouden met het vervoer van goederen en personen over land, water en door de lucht. Ook bedrijven die de infrastructuur aanleggen en onderhouden rekenen we tot de transportsector. En tot slot, ook de leveranciers van vervoersbedrijven en de fabrikanten van vervoersmiddelen.

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Onze visie	5
3	Kansrijke thema's	6
4	Duurzaamheidscriteria	8
	Vervoer over land	8
	Vervoer over water	10
	Vervoer door de lucht	10
5	Eigen bedrijfsvoering en bestuur	11

1 Inleiding

De duurzaamheid van de samenleving bevorderen, dat is wat we nastreven. Voor ons duurzaamheidsbeleid hebben we drie pijlers gedefinieerd: Mensenrechten, Klimaat en Biodiversiteit. Op basis van deze pijlers beslissen we welke projecten we financieren en in welke bedrijven we beleggen. Het gaat hierbij om de volgende vragen:

- Mensenrechten: hoe gaan we via onze financieringen en beleggingen om met mensen?
- Klimaat: hoe dragen onze financieringen en beleggingen bij aan bescherming van het klimaat?
- Biodiversiteit: hoe gaan we via onze financieringen en beleggingen om met milieu en natuur?

Onze duurzaamheidscriteria voor de bescherming van mensenrechten, het klimaat en de biodiversiteit hebben elk op hun eigen manier invloed op een sector. Daarom hebben we de impact van deze pijlers voor diverse sectoren en activiteiten nader uitgewerkt. In dit beleidsstuk focussen we ons op de transportsector.

Vervoer speelt een cruciale rol in onze samenleving en economie. Transport biedt mensen de mogelijkheid zich vrij te bewegen, te ontplooiën en contacten te onderhouden. Bovendien maakt de transportsector de levering van goederen en diensten over de gehele wereld mogelijk. De transportsector is, kortom, een factor die bijdraagt aan economische en sociale ontwikkeling¹².

Wat rekenen wij tot 'transport'?

Tot deze sector rekenen wij alle bedrijven die zich bezighouden met het vervoer van goederen en personen over land, water en door de lucht. Ook bedrijven die de infrastructuur aanleggen en onderhouden rekenen we tot transport. En tot slot, de leveranciers van vervoersbedrijven en de fabrikanten van vervoersmiddelen.

De Sustainable Development Goals van de Verenigde Naties, ondertekend door 193 VN lidstaten in 2015, besteden veel aandacht aan transport. Het thema raakt bijvoorbeeld aan doel 9 (bouw veerkrachtige infrastructuur, bevorder inclusieve en duurzame industrialisering en stimuleer innovatie) en doel 11 (maak steden en menselijke nederzettingen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam)³. Wij ondersteunen de SDG's en zorgen er met ons duurzaamheidsbeleid voor dat onze investeringen bijdragen aan het realiseren van deze doelen.

De transportsector schuurt langs de boven genoemde drie pijlers van ons duurzaamheidsbeleid. Door prijsdruk en internationalisering is bijvoorbeeld arbeidsuitbuiting in de transportsector een risico. Chauffeurs en arbeiders in de scheepvaart krijgen in veel gevallen minder betaald dan het minimumloon en moeten vaak onder slechte arbeidsvoorwaarden en met te korte pauzes werken. Fundamentele mensenrechten als het recht op een rechtvaardige beloning of een redelijke beperking van de arbeidstijd⁴ komen hier in de knel. De transportsector heeft ook een negatieve invloed op de biodiversiteit. Denk hierbij aan de uitstoot van verontreinigende stoffen en de effecten hiervan op mens, dier en natuur, en de aantasting van ecosystemen door de aanleg van nieuwe infrastructuur⁵. Het zal geen verrassing zijn dat de transportsector vooral een negatief effect heeft op het klimaat vanwege de emissies van broeikasgassen die met transport gemoeid gaan.

De transportsector is relevant omdat er veel uitdagingen samenkomen:

- Klimaatverandering: volgens de IEA nam de transportsector in 2017 wereldwijd ruim 15% van de uitstoot van broeikasgassen voor zijn rekening. De milieu-impact van de transportsector zal volgens de Wereldbank alleen maar stijgen. Hiermee is en blijft de sector een van de grote veroorzakers van klimaatverandering⁶⁷.
- Groei transportsector: volgens prognoses van onder meer de OECD blijft de transportsector groeien. Dit heeft te maken met de stijgende vraag naar auto's in ontwikkelingslanden, samen met de groei van de

1 <https://www.eea.europa.eu/nl/themes/transport/intro>

2 <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>

3 <https://www.sdgnederland.nl/>

4 <https://www.bsr.org/en/our-insights/primers/10-human-rights-priorities-for-the-transport-and-logistics-sector>

5 <https://www.eea.europa.eu/signals/signals-2016/articles/transport-and-ecosystems>

6 <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>

7 <https://www.iea.org/statistics/co2emissions/>

luchtvaartsector⁸. Dit maakt transport tot de wereldwijd snelst groeiende economische sector⁹. Een andere relevante ontwikkeling is de groei van e-commerce. Dit wakkert discussies aan rondom bijvoorbeeld de soort en hoeveelheid verpakkingen waarin online bestellingen worden geleverd, de stroom pakketjes die retour wordt gestuurd, de ‘last mile’ van distributie en de bijbehorende uitstoot¹⁰. Wat betreft e-commerce platforms hebben we apart beleid, zie SSP E-commerce.

- Luchtvervuiling: de transportsector veroorzaakt een scala aan gezondheidsproblemen door de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen - zoals fijnstof of stikstofdioxide - met ernstige implicaties voor mensenrechten als gevolg^{11,12}. De WHO ziet luchtverontreiniging als een van de grootste bedreigingen van de volksgezondheid in de wereld: 9 van de 10 mensen ademen wereldwijd vervuilde lucht in. Ze schat dat jaarlijks circa 7 miljoen sterfgevallen het gevolg zijn van luchtverontreiniging¹³. Luchtverontreiniging verhoogt namelijk het risico op hart- en vaatziekten en kanker¹⁴.
- Urbanisering: sinds 2014 woont meer dan de helft van de wereldpopulatie in steden¹⁵. Wekelijks komen er anderhalf miljoen stedelingen bij. Dit betekent dat in 2030 zestig procent van de wereldbevolking in stedelijke regio's woont. Deze versnelde groei van de stedelijke populatie stelt hogere eisen aan de infrastructuur in en rondom de steden^{16,17}. Bovendien heeft urbanisering gevolgen voor de beschikbaarheid van betaalbare, duurzame, veilige en toegankelijke vervoerssystemen voor iedereen¹⁸.
- Verkeersveiligheid: wereldwijd sterven volgens de WHO (2018) jaarlijks ongeveer 1,3 miljoen mensen op de weg - meer dan door de gevolgen van HIV/AIDS, tuberculose of diarree. Het percentage verkeersdoden is in de afgelopen jaren gestabiliseerd, maar onder kinderen en jongeren is een verkeersongeval doodsoorzaak nummer één.¹⁹

Omdat bovenstaande uitdagingen samenkomen in deze sector, is het van belang dat we een duidelijke visie hebben op transport. Daarom gaat dit beleidsstuk in op de vormen van transport die wij als wenselijk zien, die ons gaan helpen onze klimaatdoelstelling te behalen en die de duurzaamheid van de samenleving bevorderen.

Dit document behandelt de afwegingen en keuzes die we maken bij financieringen en beleggingen in de wereldwijde transportsector. Dit maken we in hoofdstuk 4 concreet met een uitleg van onze duurzaamheidscriteria. Deze criteria gebruiken we om investeringen in de transportsector te analyseren en te selecteren. Daarnaast is het een aanvulling op de uitgangspunten zoals beschreven in het beleidsdocument Klimaat²⁰.

8 <http://www.oecd.org/environment/indicators-modelling-outlooks/49082173.pdf>

9 <https://www.wri.org/blog/2015/12/after-cop21-time-use-sustainable-transport-make-good-climate-commitments>

10 <https://www.duurzaambedrijfsleven.nl/recycling/29969/e-commerce-verpakkingsindustrie>

11 <https://www.eea.europa.eu/nl/themes/transport/intro>

12 <https://www.bsr.org/en/our-insights/primers/10-human-rights-priorities-for-the-transport-and-logistics-sector>

13 https://www.who.int/phe/eNews_63.pdf

14 <https://www.who.int/sustainable-development/transport/health-risks/air-pollution/en/>

15 <https://news.un.org/en/story/2014/07/472752-more-half-worlds-population-now-living-urban-areas-un-survey-finds>

16 <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview>

17 <https://www.pwc.nl/nl/themas/megatrends/urbanisatie.html>

18 <https://www.sdg Nederland.nl/sdgs/doel-11-veilige-en-duurzame-steden/>

19 https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

20 Zie voor dit document <https://www.asnbank.nl/over-asn-bank/duurzaamheid/beleidsdocumenten.html>

2 Onze visie

De transportsector biedt veel kansen voor verduurzaming. Hierna volgt onze visie op de transportsector in 2030.

Personenvervoer

In 2030 stoot onze mobiliteit aanzienlijk minder vervuilende gassen uit. De consument is zich steeds meer bewust van negatieve milieu-impact van zijn transportkeuzes.

Daarom wordt er in 2030 veel minder gevlogen. Korte-afstandsvluchten zijn vervangen door treinreizen. Er zijn aantrekkelijke alternatieven voor vliegen beschikbaar. We verwachten veel van een verbeterd Europees treinenetwerk, snellere treinen en verbeterd openbaar vervoer in het algemeen. Als consumenten toch kiezen voor vliegen over een lange afstand, wordt de uitgestoten CO₂ middels erkende systemen gecompenseerd. De kosten voor vliegen zullen hoger zijn zodat een eerlijk speelveld ontstaat in relatie tot duurzamere vormen.

Het privébezit van auto's in met name stedelijke gebieden zal stapsgewijs afnemen, met name door de verschuiving van privé naar openbaar vervoer en van bezit naar gebruik. Niet alleen fietsen worden gedeeld, maar ook elektrische auto's en scooters. Met autovrije (binnen)steden, smart-mobility-oplossingen, goed openbaar vervoer op waterstof of elektriciteit én fietssnelwegen wordt de automobilist verder verleid om de auto te laten staan. Voor de langere afstanden buiten de stad blijft personenvervoer per auto gangbaar, maar dan wel een op basis van een elektrische motor. Ook buiten de stad zal openbaar vervoer een grotere rol gaan spelen voor het vervoer van personen.

Goederenvervoer

Ondertussen gaan duurzame innovaties in de scheepvaart en het goederenvervoer gestaag door. Voor goederenvervoer met name in de stad neemt het gebruik van emissievrije voertuigen sterk toe, in sommige steden zelfs tot 100%. Goederenvervoer over langere afstanden zal elektrisch en vooral middels voertuigen die worden aangedreven door groene waterstof of groengas plaatsvinden. De drempel voor transporteurs om elektrische vrachtwagens aan te schaffen is een stuk lager door subsidieregelingen vanuit de overheid. Waterstoftrucks zijn nog in de ontwikkelfase maar verschillende automerken hebben al modellen gelanceerd. Zowel elektrisch als rijden op groene waterstof hebben veel potentie voor zwaar transport. We verwachten ook een toename van op groene waterstof of elektriciteit aangedreven binnenvaartschepen.

Luchtvaart

Van de luchtvaartsector verwachten we dat, deels via zelfregulering, maar met name door extra regelgeving en een CO₂-heffing, de komende jaren stappen worden gezet naar een verhoogde efficiëntie, en vooral naar flink minder vliegen. Zo wil de EU het ETS ook laten gelden voor de luchtvaart.²¹ Ook gaat de zoektocht naar alternatieve brandstoffen en het experimenteren met elektrisch vliegen op korte afstanden door.²² Desondanks verwachten we op korte termijn geen grote verbeteringen in de luchtvaartsector, mede doordat de sector buiten de afspraken van het klimaatakkoord van Parijs is gebleven. Op de lange termijn hopen we in te kunnen zetten op emissiearme vliegtuigen, bijvoorbeeld op waterstofaandrijving. Gelukkig zijn er op langere termijn genoeg duurzame alternatieven om van A naar B te komen en is het vliegverkeer sterk afgenomen.

21 <https://www.europarl.europa.eu/news/nl/headlines/society/20220610STO32720/minder-uitstoot-door-vliegtuigen-en-schepen-eu-maatregelen-toegelicht>

22 <https://www.duurzaambedrijfsleven.nl/future-transportmobility/13047/duurzaam-vliegen-in-2050-de-visie-van-airbus>

3 Kansrijke thema's

Grotere rol voor openbaar vervoer:

- **Kans:** door te investeren in betaalbaar, snel en gemakkelijk openbaar vervoer, zoals hogesnelheidslijnen, hyperlooptreinen, elektrische treinen en (zelfrijdende) elektrische bussen, geven meer consumenten de voorkeur aan deze transportvormen boven de auto en het vliegtuig. Dit kan leiden tot een grote CO₂ besparing en minder luchtvervuiling.
- **Obstakels:** het is belangrijk om een grotere groep mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor personenvervoer²³. Hierbij moet worden gelet op de spreiding van het gebruik. Het openbaar vervoer kan in bijvoorbeeld Nederland een toename van het aantal reizigers goed aan, maar niet als al deze mensen in de spits gaan reizen. Het is belangrijk het aantal reizigers beter over de dag te spreiden²⁴.
- **Let op:** wereldwijd is veel openbaar vervoer nog gebaseerd op fossiele brandstoffen. Toch levert het een CO₂-winst op als mensen in plaats van met hun eigen auto met het openbaar vervoer reizen (al is dit uiteraard afhankelijk van de verkeersdruk, de leeftijd van de auto, het brandstofverbruik, de bezettingsgraad, de afstand etc.²⁵).

Elektriciteit en waterstof als energiedragers

- Andere kansrijke ontwikkelingen zijn het gebruik van elektriciteit en groene waterstof als energiedragers in de transportsector zoals eerder genoemd. De kansen en obstakels hiervan zijn opgenomen in het SSP Duurzame Energie.

Mobility as a Service:

- **Kans:** Mobility as a Service (MaaS) is een vorm van mobiliteit waarbij delen in plaats van bezitten centraal staat²⁶. Het uitgangspunt is dat het persoonlijk bezit van bijvoorbeeld een personenauto niet optimaal is: als een auto per jaar 20.000 kilometer rijdt, met een gemiddelde snelheid van 50 km/uur, betekent dit dat hij slechts 5% van de tijd wordt gebruikt. Delen is daarom een logisch alternatief. Dezelfde ontwikkeling is te zien bij het delen van fietsen, taxi's, scooters of zelfs vrachtwagens. Dankzij het delen van mobiliteit daalt de CO₂-uitstoot per gebruiker. Als gevolg van minder autobezit daalt de uitstoot bij de productie en sloop van auto's. Een tweede effect is dat er 15 tot 20% minder kilometers worden gereden omdat autodelers selectiever zijn in hun autogebruik^{27 28}. Ook past het delen van auto's goed bij de circulaire gedachte, omdat er in totaal minder auto's geproduceerd hoeven te worden, de auto's langer in gebruik meegaan en er dus minder grondstoffen gebruikt hoeven te worden²⁹. Daarnaast kan het leiden tot minder files en is er een kleinere behoefte aan parkeerplekken³⁰.
- **Obstakels:** MaaS bevindt zich in de beginfase van ontwikkeling. Daarom zijn er nog een aantal uitdagingen. Hoe kunnen consumenten bijvoorbeeld worden overtuigd om hun eigen auto op te geven; een financiële prikkel alleen blijkt namelijk niet altijd genoeg³¹.
- **Let op:** veel MaaS-ontwikkelingen vinden plaats in een stedelijke omgeving. Investerings in MaaS in plattelandsgebieden zullen moeilijker te dekken zijn, vanwege de lagere populatiedichtheid³².

Internet of Things

- **Kans:** er liggen veel kansen voor verduurzaming van de transportsector in de toepassing van the Internet of Things (IoT). Neem files, een probleem dat wereldwijd meer dan 1% van het BBP kost. Inzetten op automatische vrachtwagens die dankzij slimme software dichter op elkaar en op gelijke snelheid kunnen rijden kan de files sterk verminderen. Dit soort IoT-oplossingen kan leiden tot een vermindering van milieulasten omdat

23 <https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/the-futures-of-mobility-how-cities-can-benefit>

24 <https://www.parool.nl/nieuws/ns-topman-wil-geld-voor-spreiding-reizigers~b1983501?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

25 <https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/fiets-ov-of-auto/>

26 https://tweakimg.net/files/upload/Car-as-Power-Plant-final_with_cover.pdf

27 <https://www.pbl.nl/nieuws/2015/deelauto-komt-vaak-in-de-plaats-van-extra-auto>

28 <https://ec.europa.eu/research/participants/documents/downloadPublic?documentIds=080166e5ab4c0b3a&appId=PPGMS>

29 <https://www.circulairondernemen.nl/oplossingen/mywheels-autodelen-makkelijk-gemaakt>

30 https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/dotcom/client_service/automotive%20and%20assembly/pdfs/mobility_of_the_future_brochure.ashx

31 <https://www2.deloitte.com/nl/nl/pages/publieke-sector/articles/mobility-as-a-service-de-volgende-revolutie-in-mobiliteit.html>

32 <https://www2.deloitte.com/nl/nl/pages/publieke-sector/articles/mobility-as-a-service-de-volgende-revolutie-in-mobiliteit.html>

er zuiniger wordt gereden en er minder vervoersstromen nodig zijn³³. Daarnaast kan het positieve gevolgen hebben voor de veiligheid op de weg, omdat met software in de gaten kan worden gehouden hoe moe de chauffeur is, hoe het met zijn of haar gezondheid gaat en hoe de omstandigheden verder op de route zijn. Door deze gegevens te combineren kan het efficiëntste en veiligste scenario worden bepaald³⁴. Een andere toepassing van IoT is de inzet van drones voor de bezorging van pakketjes. Deze toepassing zorgt ook voor een vermindering van files, aangezien pakketbezorging per auto of vrachtwagen vervangen kan worden door dronevervoer. Amazone Prime doet hier reeds experimenten mee door pakketten van onder de twee kilo binnen 30 minuten te bezorgen³⁵.

- Obstakels: het IoT brengt risico's met zich mee voor privacy en cybersecurity. Daarom is het bijvoorbeeld belangrijk dat systemen en de bijbehorende software up-to-date zijn om deze risico's te beperken³⁶.
- Let op: in de kern gaat IoT over het meten en op afstand besturen van voorheen niet-verbonden 'dingen'. De impact op duurzaamheid, bijvoorbeeld een verlaging van CO₂-uitstoot, is soms indirect.

Inzetten op fietsen

- Kans: met de groei van mobiliteit in en tussen steden (denk aan fietssnelwegen) en de grotere actieradius van elektrische fietsen komt de fiets wereldwijd steeds nadrukkelijker in beeld als een volwaardig vervoermiddel. Fietsen is ten slotte goed voor het milieu: als meer mensen de fiets pakken, resulteert dit in minder autogebruik, minder files en minder luchtvervuiling³⁷. Daarnaast is fietsen ook goed voor de gezondheid.
- Obstakels: de groeiende populariteit van (elektrische) fietsen brengt een aantal problemen met zich mee. Fietspaden worden drukker en het delen van fietspaden wordt problematisch door het verschil in snelheid tussen gewone fietsen enerzijds en elektrische fietsen en pedelecs anderzijds³⁸.
- Let op: in veel landen is er nog onvoldoende infrastructuur om veilig te kunnen fietsen. Er zijn daarom investeringen nodig in speciale fietsverkeerslichten, brede fietspaden in drukke gebieden, veilige bermen, goede belijning en een regionaal plan om onafgebroken op goede fietspaden te kunnen rijden³⁹.

Om een duurzame toekomst te bewerkstelligen willen we - onder bepaalde voorwaarden - investeren in de verduurzaming van de transportsector. Deze voorwaarden lichten we toe in hoofdstuk 4.

33 <https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/the-futures-of-mobility-how-cities-can-benefit>

34 <https://www.t-mobile.nl/founders/trends-transport-2018/>

35 <https://www.theverge.com/2019/6/5/18654044/amazon-prime-air-delivery-drone-new-design-safety-transforming-flight-video>

36 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/780868/future_of_mobility_final.pdf

37 <https://www.weforum.org/agenda/2015/02/why-we-need-to-encourage-cycling-everywhere/>

38 <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/fietsers-voor-het-eerst-bovenaan-bij-dodelijke-verkeersongevallen~b50c00f8/>

39 <https://www2.deloitte.com/insights/us/en/industry/public-sector/smart-mobility-trends-bike-commuting.html>

4 Duurzaamheidscriteria

In dit hoofdstuk worden onze duurzaamheidscriteria op het gebied van transport bij ondernemingen beschreven. We zien kansen in de transportsector, maar staan investeringen en beleggingen alleen onder bepaalde voorwaarden toe.

In het algemeen investeren of beleggen we *niet* in:

- Producenten van transportmiddelen op **verbrandingsmotoren**. Met het oog op de hoge CO₂-uitstoot investeren we niet in technologieën die nog gebruik maken van fossiele brandstoffen. De omslag naar emissievrij transport moet namelijk zo snel mogelijk worden gemaakt.
- **Scheepvaart op fossiele brandstoffen**. De scheepvaart vaart grotendeels op fossiele brandstoffen; bovendien zijn veel schepen uitgerust met zeer vervuilende motoren. Ten slotte zijn er in deze sector problemen door het varen onder een ‘goedkope vlag’ (als schepen geregistreerd staan in een land dat weinig eisen stelt aan veiligheid en arbeidsomstandigheden).⁴⁰
- **Vervoer door de lucht**. De ontwikkelingen om de luchtvaartsector te verduurzamen gaan ons inziens nog niet snel genoeg.
- **Aanleg van nieuwe wegen, vaarwegen, vliegvelden en havens** in welvarende landen. Dit leidt tot een toename van vervoer op een niet-duurzame manier.
- **Leveranciers** van de transportsector die niet voldoen aan ons duurzaamheidsbeleid of leveranciersbeleid. Daarbij is het bijvoorbeeld relevant om te onderzoeken hoe verweven een bedrijf is met een activiteit die we mijden of uitsluiten.⁴¹

Uiteraard zijn er uitzonderingen op bovenstaande stelregels. Zo maken we een uitzondering voor de door VN aangemerkte ‘least developed countries’⁴². Deze landen worden geconfronteerd met structurele belemmeringen voor duurzame ontwikkeling. Dit leidt ook tot een achterstand op het gebied van transport en infrastructuur. Een andere uitzondering is dat we wel kunnen investeren in het onderhoud van bestaande wegen of vaarwegen. Auto’s of schepen op een elektrische motor hebben immers nog steeds (vaar)wegen nodig. Ook openbaar vervoer op basis van verbrandingsmotoren is voor ons nog acceptabel. Deze, en de andere uitzonderingen, worden in onderstaande tabel benoemd. De criteria worden per vervoersmiddel (weg/scheepvaart/lucht) behandeld.

We keuren bedrijven uit de transportsector alleen goed als ze aan onze algemene duurzaamheidscriteria én aan de aanvullende duurzaamheidscriteria in de tabel op de volgende pagina’s voldoen.

Aanvullende criteria - Transportsector*		
Vervoersmiddel	Onderneming ⁴³	Beleggen/ investeren?
VERVOER OVER LAND		
Producenten van voertuigen onderdelen	Producenten van voertuigen die rijden op een verbrandingsmotor	Nee
	Producenten van (onderdelen specifiek voor) verbrandingsmotoren	Nee
	Producenten van hybride, plug-in hybride en range-extenders voertuigen (met deels een verbrandingsmotor)	Nee

40 <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>

41 Zie de Handleiding ASN Duurzaamheidscriteria.

42 <https://unctad.org/topic/least-developed-countries/list>. Deze lijst wordt elke drie jaar herzien.

* De kernactiviteit van het bedrijf is transport, en het bedrijf heeft een eigen transportvloot in beheer. Leasemaatschappijen vallen hier ook onder.

43 Bij aanvragen bij SC Zakelijk Financien (Volksbank) geldt het volgende: kleine bedrijven in de transportsector kunnen worden gefinancierd, mits het gaat om koplopers en rekening houdend met technologische beperkingen (bijvoorbeeld nog geen aanbod elektrische vrachtwagens). Zie voor meer informatie het Applied Sustainability Policy voor Service Center Zakelijk Beheer.

	Producenten van volledig elektrische voertuigen en alle innovaties (bijv. elektrische auto's op zonnecellen) en investeringen (bijv. laadstations en accu's) die dit ten goede komen. NB: het is een pluspunt (maar geen harde voorwaarde) als deze producenten aandacht besteden aan de arbeidsomstandigheden en milieueffecten bij de winning van grondstoffen voor accu's.	Ja
	Producenten van (onderdelen voor) elektrische motoren	Ja
	Producenten van onderdelen van voertuigen, bijv. banden, stoelen of chips	Ja
	Biobrandstoffen van de 1e generatie Biobrandstoffen van de 2e en 3e generatie, onder bepaalde voorwaarden ⁴⁴	Nee Ja
Kleinere voertuigen	Fabrikanten van motoren, bromfietsen en scooters met verbrandingsmotoren	Nee
	Fabrikanten van motoren, bromfietsen en scooters met elektrische motoren	Ja
	Producten van (elektrische) fietsen en alle investeringen die fietsen ten goede komen	Ja
	Aanleg en onderhoud van fietspaden/wandelpaden	Ja
Doorverkoop	Doorverkopers tweedehands voertuigen	Ja
Transportbedrijven*	Transportbedrijven* met 1) een doelstelling om in 2030 de uitstoot met 40% en in 2050 met 90% te reduceren t.o.v. 1990 EN 2) die minstens de helft van de vloot reeds vervangen hebben door low of zero-emission alternatieven ⁴⁵ .	Ja
	Vrachtovervoer op volledig elektrische/waterstof motor (uit groene stroom)	Ja
	Vrachtovervoer over het spoor Behalve het vervoer per spoor van fossiele energiebronnen zoals olie en gas	Ja Nee
Openbaar vervoer / gedeeld vervoer	Trein-, HSL, bus-, tram- en metrobedrijven (openbaar vervoer) en de bijbehorende infrastructuur	Ja
	Innovaties in openbaar vervoer zoals waterstof uit groene stroom, waterstof laadpunten of elektrische motoren	Ja
	Aannemers/leveranciers die nieuwe spoorwegen aanleggen of bestaande infrastructuur onderhouden	Ja
	Aanbieders van oplossingen voor de deeleconomie (MaaS), bijvoorbeeld deelauto's, -steps of -scooters	Ja
Infrastructuur	Aanleg en verbreding van nieuwe wegen Uitzondering: aanleg van wegen in least developed countries (lijst VN ⁴⁶)	Nee Ja
	Onderhoud van bestaande wegen	Ja

⁴⁴ Zie de Handleiding ASN Duurzaamheidscriteria.

* De kernactiviteit van het bedrijf is transport, en het bedrijf heeft een eigen transportvloot in beheer. Leasemaatschappijen vallen hier ook onder.

⁴⁵ De eerste uitzondering is gebaseerd op de EU Green Deal; de tweede op de EU taxonomie voor vrachtovervoer. Onder low emission verstaan we voertuigen met 50% minder uitstoot dan een traditionele verbrandingsmotor; zero-emission voertuigen hebben geen verbrandingsmotor.

⁴⁶ <https://unctad.org/topic/least-developed-countries/list>

	Benzinestations (inclusief fossiele LPG en diesel)	Nee
	Pijpleidingen voor vervoer van olie en gas	Nee
VERVOER OVER WATER		
Producenten van schepen	Producenten van schepen op basis van verbrandingsmotoren	Nee
	Onderhoud van schepen	Ja
	Producenten van volledig elektrische/waterstof (uit groene stroom)/ op wind vaartuigen en alle investeringen die dit ten goede komen.	Ja
Infrastructuur	Aanleg van nieuwe havens en vaarwegen Uitzondering: aanleg van nieuwe havens en vaarwegen in least developed countries (lijst VN)	Nee Ja
	Onderhoud en beheer van havens en vaarwegen	Ja
Openbaar vervoer	Pontjes en schepen voor openbaar vervoer	Ja
VERVOER DOOR DE LUCHT		
Producenten	Producenten van vliegtuigen, vliegtuigmotoren of helikopters	Nee
	Producenten van/innovaties in elektrische/waterstof vliegtuigen	Ja
	Luchtvaartmaatschappijen	Nee
	Inzet elektrische drones voor transport	Ja
Software	Aanbieders van online luchtvaart boekingsystemen	Ja
Infrastructuur	Aanleg, uitbreiding van of onderhoud aan vliegvelden Uitzondering: aanleg, uitbreiding en onderhoud aan vliegvelden in least developed countries (lijst VN)	Nee Ja

5 Eigen bedrijfsvoering en bestuur

Dit beleidsstuk heeft betrekking op het onderzoek voor de selectie van ondernemingen, overheden, projecten en instellingen. Ook voor de eigen bedrijfsvoering treffen wij maatregelen voor het verduurzamen van ons transport, zo:

- Is vanaf 1 januari 2019 de regeling woon-werkverkeer aangepast; we gaan uit van flexibiliteit per dag en het gebruik van de fiets en openbaar vervoer wordt verder gestimuleerd. Waarbij fietsen een hogere kilometervergoeding kent dan reizen per auto.
- Hebben we sinds 1 januari 2017 een grote stap gezet door onze leaseregeling aan te passen; 100% elektrische auto's is het uitgangspunt. Eind 2022 reed 84% van de 217 leaseauto's volledig elektrisch. Ook hebben we het aantal laadpalen bij onze kantoren uitgebreid. Daarnaast krijgen werknemers bij een leaseauto een OV-kaart, om reizen met het openbaar vervoer aan te moedigen.
- In februari 2023 is gestart met een pilot om ook het zakelijk vliegen te beperken en tot 700 km in ieder geval te trein te gebruiken.
- Compenseren we onze CO₂-uitstoot met geverifieerde CO₂-compensatiecertificaten. Hierdoor is onze bedrijfsvoering vanaf 2018 voor 100% klimaatneutraal.